

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/572****z dnia 24 kwietnia 2020 r.****dotyczące struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 24 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa (UE) 2016/798, zgodnie z jej art. 22, ustanawia ramy mające na celu zapewnienie, aby wyniki dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów były rozpowszechniane przez krajowe organy dochodzeniowe odpowiedzialne za sporządzanie sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych w całej Unii.
- (2) Sprawozdania z dochodzeń oraz wszelkie ustalenia i późniejsze zalecenia dostarczają kluczowych informacji na potrzeby przyszłej poprawy bezpieczeństwa kolei w ramach jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Zgodnie z art. 26 dyrektywy (UE) 2016/798 adresaci zaleceń w zakresie bezpieczeństwa muszą podjąć działania w celu ich realizacji oraz przedstawiać organowi dochodzeniowemu sprawozdania zwrotne na temat podjętych działań.
- (3) Wspólna struktura sprawozdań z dochodzenia powinna ułatwić udostępnianie sprawozdań. W tym celu utworzono publiczną bazę danych, za którą odpowiedzialność ponosi Agencja Kolejowa Unii Europejskiej zgodnie z art. 37 ust. 3 lit. e) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 <sup>(2)</sup> i która jest dostępna za pośrednictwem Agencji.
- (4) Aby ułatwić innym europejskim zainteresowanym stronom dostęp do użytecznych informacji i ich stosowanie, niektóre części sprawozdania należy sporządzić w dwóch językach europejskich.
- (5) Przedmiotowa struktura powinna chronić krajowe organy dochodzeniowe przed ingerencją zewnętrzną, gwarantując, że dochodzenie zostało przeprowadzone w sposób niezależny zgodnie z art. 21 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/798.
- (6) Sprawozdania z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów w zakresie bezpieczeństwa powinny umożliwiać wyciągnięcie wniosków z wcześniejszych wypadków i incydentów. Powinny one ułatwiać identyfikację zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz eliminację podobnych rodzajów ryzyka w zakresie bezpieczeństwa w przyszłości i umożliwić podmiotom w sektorze kolejowym, w razie konieczności, dokonanie przeglądu oceny ryzyka związanego z ich działalnością oraz aktualizację systemów zarządzania bezpieczeństwem, w tym – w stosownych przypadkach – w celu przyjęcia środków naprawczych zgodnie z pkt 7.1.3 załącznika I oraz pkt 7.1.3 załącznika II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 <sup>(3)</sup>. W tym celu informacje zawarte w przedmiotowych sprawozdaniach powinny mieć strukturę zapewniającą ich łatwą dostępność.
- (7) Agencja Kolejowa Unii Europejskiej („Agencja”), która gromadzi sprawozdania, powinna stosować odpowiednie narzędzie informatyczne zapewniające łatwe wyszukiwanie, dostosowane do konkretnych potrzeb użytkownika (np. za pomocą słów kluczowych).
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 28 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 26).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

### Przedmiot i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólną strukturę sprawozdań w odniesieniu do dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20 ust. 1 i 2 dyrektywy (UE) 2016/798.

#### Artykuł 2

### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „czynnik przyczynowy” oznacza każde działanie, zaniechanie, wydarzenie lub stan bądź ich kombinację, które w przypadku skorygowania, wyeliminowania lub uniknięcia najprawdopodobniej zapobiegłyby zdarzeniu;
- 2) „czynnik przyczyniający się” oznacza każde działanie, zaniechanie, wydarzenie lub stan, które mają wpływ na wystąpienie zdarzenia poprzez zwiększenie jego prawdopodobieństwa, przyspieszenie skutków w czasie lub zwiększenie dotkliwości konsekwencji, lecz których eliminacja nie zapobiegłaby zdarzeniu;
- 3) „czynnik systemowy” oznacza każdy czynnik przyczynowy lub przyczyniający się o charakterze organizacyjnym, zarządczym, społecznym lub regulacyjnym, który może mieć wpływ na podobne i powiązane zdarzenia w przyszłości, z uwzględnieniem w szczególności warunków ram regulacyjnych, projektu i stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, umiejętności personelu, procedur i utrzymania.

#### Artykuł 3

### Struktura sprawozdań

Nie naruszając przepisów art. 20 oraz art. 24 ust. 1 i 2 dyrektywy (UE) 2016/798, struktura wydawanych sprawozdań z dochodzeń jest jak najbliższa strukturze określonej w załączniku I.

Pkt 1, 5 i 6 załącznika I sporządza się w drugim języku urzędowym Unii Europejskiej. Tłumaczenie to powinno być dostępne nie później niż 3 miesiące po przedłożeniu sprawozdania.

Sprawozdania te są udostępniane Agencji w formacie cyfrowym, umożliwiającym dostęp do tych sprawozdań, ich indeksację cyfrową i analizę.

#### Artykuł 4

### Rozwiązanie przejściowe

Jeśli chodzi o wypadki i incydenty, w odniesieniu do których w momencie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia podjęto już decyzję o wszczęciu dochodzenia zgodnie z art. 22 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798, organ dochodzeniowy może postanowić o zastosowaniu struktury sprawozdań określonej w załączniku I lub o zastosowaniu struktury określonej w załączniku V do dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (\*).

#### Artykuł 5

### Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

(\*) Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 kwietnia 2020 r.

*W imieniu Komisji*  
Ursula VON DER LEYEN  
*Przewodnicząca*

---

## ZAŁĄCZNIK

**Struktura stosowana na potrzeby sprawozdań**

Zgodnie z art. 24 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/798 sprawozdania z wypadków i incydentów muszą w jak największym stopniu odpowiadać strukturze ustanowionej w niniejszym załączniku, dostosowanej do rodzaju i wagi wypadku lub incydentu. Obejmuje to, co do zasady, wprowadzenie danych dla wszystkich tytułów 1–6, w tym podtytułów oznaczonych literami, w stosownych przypadkach. W przypadku gdy odpowiednie informacje nie są dostępne lub nie są wymagane ze względu na okoliczności zdarzenia, w odniesieniu do odpowiednich tytułów lub podtytułów podaje się stwierdzenie „nie dotyczy”, określając je jako nieuznane za istotne w kontekście danego dochodzenia. Stwierdzenie może mieć charakter łączny i zostać umieszczone na początku lub na końcu odpowiedniego tytułu lub podtytułu.

**1. Streszczenie**

Streszczenie stanowi integralną część sprawozdania i nie powinno wymagać wyjaśnień, tak aby można je było odczytać bez znajomości szerszego kontekstu.

Przedstawia ono zarys podstawowych faktów dotyczących zdarzenia: krótki opis wypadku lub incydentu; czas, miejsce i charakter zdarzenia; oraz wniosek dotyczący jego przyczyn i skutków. Streszczenie powinno się odnosić do wszystkich czynników (przyczynowych, przyczyniających się lub systemowych) ustalonych w ramach dochodzenia. W stosownych przypadkach w streszczeniu należy wymienić zalecenia dotyczące bezpieczeństwa i ich adresatów.

**2. Dochodzenie i jego kontekst**

W tej części sprawozdania należy podać cele i kontekst dochodzenia. Należy w niej zamieścić odniesienia do wszystkich czynników, np. opóźnień, które mogą powodować negatywne skutki lub w inny sposób wpływać na dochodzenie lub wnioski z dochodzenia.

1.	Decyzja o wszczęciu dochodzenia:	
2.	Uzasadnienie decyzji o wszczęciu dochodzenia, np. poprzez odniesienie do art. 20 ust. 1 (poważny wypadek) lub art. 20 ust. 2 lit. a)–d):	
3.	Zakres i ograniczenia dochodzenia, w tym jego uzasadnienie, a także wyjaśnienie wszelkich opóźnień, które uznaje się za ryzyko lub inne oddziaływanie na przebieg dochodzenia lub wnioski z dochodzenia:	<i>Dodatkowe bardziej szczegółowe informacje na temat zakresu i ograniczeń można podać w pkt 4.</i>
4.	Zagregowany opis zdolności technicznych funkcji w zespole osób prowadzących dochodzenie. Powyższe uwzględnia osoby należące do innych organów dochodzeniowych lub zaangażowanych podmiotów zewnętrznych oraz dowody potwierdzające ich niezależność od stron uczestniczących w zdarzeniu:	<i>Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.</i>
5.	Opis procesu komunikacji i konsultacji prowadzonego z osobami lub podmiotami biorącymi udział w zdarzeniu, podczas dochodzenia oraz w związku z przedstawionymi informacjami:	<i>Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.</i>
6.	Opis poziomu współpracy zaproponowanego przez zaangażowane podmioty:	<i>Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.</i>
7.	Opis metod i technik dochodzeniowych oraz metod analizy stosowanych w celu ustalenia faktów i poczynienia ustaleń, o których mowa w sprawozdaniu. Fakty te określają co najmniej: — wydarzenia i stany, które doprowadziły do zdarzenia, — wszelkie zdarzenia poprzedzające, które doprowadziły do powyższej sytuacji, — instrukcje, obowiązkowe procedury, mechanizmy przekazywania informacji zwrotnych lub mechanizmy kontroli, które doprowadziły do danego zdarzenia lub w inny sposób odegrały rolę w danym zdarzeniu.	<i>np. przesłuchania, dostęp do dokumentacji i zapisy w systemie operacyjnym,</i>

8.	Opis trudności i konkretnych wyzwań napotkanych podczas dochodzenia.	
9.	Wszelkie interakcje z organami wymiaru sprawiedliwości, w stosownych przypadkach.	
10.	W stosownych przypadkach – wszelkie inne informacje istotne w kontekście dochodzenia.	

### 3. Opis zdarzenia

Ta część sprawozdania zawiera szczegółowy opis mechanizmu zdarzenia w oparciu o informacje zebrane podczas prowadzonego dochodzenia.

#### a) Zdarzenie i podstawowe informacje:

1.	Opis typu zdarzenia:	
2.	Data, dokładny czas i miejsce zdarzenia:	
3.	Opis miejsca zdarzenia, z uwzględnieniem warunków meteorologicznych i geograficznych w momencie zdarzenia oraz ewentualnych prac prowadzonych na miejscu zdarzenia lub w pobliżu miejsca zdarzenia:	
4.	Zgony, urazy i szkody materialne: — pasażerowie, pracownicy lub podwykonawcy, użytkownicy przejazdu kolejowego, intruzi, inne osoby znajdujące się na peronie, inne osoby nieznajdujące się na peronie, — ładunki, bagaże i inne mienie, — tabor kolejowy, infrastruktura i środowisko.	<i>Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.</i>
5.	Opis innych skutków, w tym wpływu zdarzenia na regularną działalność zaangażowanych podmiotów:	
6.	Identyfikacja osób, ich funkcji i zaangażowanych podmiotów, w tym ewentualne powiązania z wykonawcami lub innymi odpowiednimi stronami:	<i>Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.</i>
7.	Opis i identyfikatory pociągów oraz ich skład, w tym powiązany tabor kolejowy i numery rejestracyjne:	
8.	Opis odpowiednich części infrastruktury i sygnalizacji – typ toru, zwrotnica, urządzenie zależnościowe, sygnał, systemy ochrony pociągu:	
9.	W stosownych przypadkach, wszelkie pozostałe informacje istotne w kontekście opisu zdarzenia i informacji podstawowych:	

#### b) Oparty na faktach opis wydarzeń:

1.	Łańcuch nieodległych wydarzeń, które doprowadziły do powstania zdarzenia, w tym: — działania podejmowane przez zaangażowane osoby, — funkcjonowanie taboru kolejowego i instalacji technicznych, — funkcjonowanie systemu operacyjnego.	<i>np. punkt początkowy jazdy pociągu, początek zmiany zaangażowanego członka personelu np. środki podejmowane przez personel ds. nadzoru ruchu i sygnalizacji, wymiana komunikatów słownych i poleceń pisemnych w związku ze zdarzeniem</i>
----	--	--

		np. system „sterowanie”, infrastruktura, urządzenia łączności, tabor kolejowy, konserwacja itd.
2.	Ciąg wydarzeń od wystąpienia zdarzenia do zakończenia działań służb ratowniczych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>— środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia,</li> <li>— wysiłki służb ratowniczych i ratunkowych.</li> </ul>	np. aktywacja kolejowego planu awaryjnego, aktywacja planu awaryjnego dla publicznych służb ratowniczych, policji i służb medycznych oraz jego łańcuch wydarzeń

#### 4. Analiza zdarzenia, w razie potrzeby, pod kątem poszczególnych czynników przyczyniających się

Ta część sprawozdania zawiera analizę zidentyfikowanych faktów i ustaleń (tj. skuteczność działania operatorów, taboru kolejowego lub instalacji technicznych), które doprowadziły do tego zdarzenia. Analiza prowadzi do zidentyfikowania czynników o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa, które spowodowały zdarzenie lub w inny sposób przyczyniły się do niego, z uwzględnieniem faktów zidentyfikowanych jako zdarzenia poprzedzające. Wypadek lub incydent może być spowodowany czynnikami przyczynowymi, systemowymi i przyczyniającymi się, które są równie ważne i powinny być uwzględnione podczas dochodzenia.

Analiza może zostać rozszerzona na stany, mechanizmy przekazywania informacji zwrotnych lub mechanizmy kontroli w całym systemie kolei, które zostały zidentyfikowane jako aktywnie wpływające na powstawanie podobnych zdarzeń. Może to obejmować funkcjonowanie systemów zarządzania bezpieczeństwem zaangażowanych stron oraz działania regulacyjne obejmujące certyfikację i nadzór.

Poniższe pozycje uwzględnia się w odniesieniu do każdego ze zidentyfikowanych wydarzeń lub czynników (przyczynowych lub przyczyniających się), które wydają się krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa, zgodnie z elastycznością oferowaną przez strukturę (zob. powyżej).

##### a) Role i obowiązki

Nie naruszając przepisów art. 20 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/798, ta część sprawozdania powinna prowadzić do określenia oraz analizy ról i obowiązków poszczególnych osób i podmiotów, w tym – w razie konieczności – odpowiednich członków personelu i ich określonych zadań oraz funkcji, zidentyfikowanych jako zaangażowani w dane zdarzenie w sposób krytyczny z punktu widzenia bezpieczeństwa lub we wszelkie działania prowadzące do tego zdarzenia.

1.	Przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury:	Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.
2.	Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe lub wszelcy inni dostawcy usług utrzymania:	Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.
3.	Producenci taboru lub inni dostawcy produktów kolejowych:	Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.
4.	Krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub Agencja Kolejowa Unii Europejskiej:	Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.
5.	Jednostki notyfikowane, jednostki wyznaczone lub organy ds. oceny ryzyka:	Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.
6.	Jednostki certyfikujące podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wymienionych w tytule 2:	Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować.
7.	Wszelkie inne osoby lub podmioty, które mają związek z danym zdarzeniem, co zostało ewentualnie udokumentowane w jednym z odpowiednich systemów zarządzania bezpieczeństwem, lub o których mowa w rejestrze lub w odpowiednich ramach prawnych:	Jeżeli osobom lub podmiotom zapewnia się anonimowość, proszę sprecyzować. np. dysponenti pojazdów, podmioty zapewniające terminale, załadowcy lub napełniający

b) *Tabor kolejowy i instalacje techniczne*

Czynniki przyczynowe lub skutki zdarzenia, które zidentyfikowano jako odnoszące się do stanu taboru lub instalacji technicznych, w tym ewentualne czynniki przyczyniające się dotyczące działań i decyzji, np.:

1.	Wynikające z konstrukcji taboru kolejowego, infrastruktury kolejowej lub instalacji technicznych:	
2.	Wynikające z instalacji i wprowadzania do użytku taboru kolejowego, infrastruktury kolejowej lub instalacji technicznej:	
3.	Zależne od producentów lub innych dostawców produktów kolejowych:	
4.	Wynikające z utrzymania lub modyfikacji taboru lub instalacji technicznych:	
5.	Zależne od podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, warsztatów utrzymaniowych lub innych dostawców usług utrzymania:	
6.	Oraz wszelkie inne czynniki lub skutki uznane za istotne na potrzeby dochodzenia:	

c) *Czynniki ludzkie*

W przypadku gdy czynniki przyczynowe i przyczyniające się lub skutki danego zdarzenia były związane z działaniami człowieka, należy zwrócić uwagę na szczególne okoliczności oraz sposób wykonywania rutynowych czynności przez personel podczas normalnej eksploatacji oraz na czynniki ludzkie i organizacyjne, które mogą wpływać na działania lub decyzje, w tym:

1.	Cechy ludzkie i indywidualne: a) szkolenia i rozwój, w tym umiejętności i doświadczenie; b) medyczne i osobowe uwarunkowania mające wpływ na zdarzenie, łącznie ze stresem fizycznym lub psychicznym; c) zmęczenie; d) motywacja i postawa.	
2.	Czynniki związane ze stanowiskiem pracy: a) struktura zadania; b) konstrukcja urządzeń mająca wpływ na interfejs człowiek-maszyna; c) środki komunikacji; d) praktyki i procesy; e) zasady działania, instrukcje lokalne, wymagania dla personelu, wymagania dotyczące utrzymania i obowiązujące normy; f) czas pracy zaangażowanego personelu; g) sposoby postępowania w przypadku wystąpienia ryzyka; h) kontekst, maszyny, urządzenia i instrukcje kształtujące sposoby pracy.	
3.	Czynniki i zadania organizacyjne: a) planowanie dotyczące pracowników i obciążenie pracą; b) komunikacja, informacje i praca zespołowa; c) rekrutacja i selekcja, zasoby; d) zarządzanie wynikami pracy i nadzór; e) rekompensata (wynagrodzenie); f) przywództwo, kwestie związane z uprawnieniami; g) kultura organizacyjna; h) kwestie prawne (w tym odpowiednie przepisy unijne i krajowe oraz krajowe przepisy wykonawcze); i) warunki ram regulacyjnych oraz stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem.	

4.	Czynniki środowiskowe: a) warunki pracy (natężenie hałasu, oświetlenie, wibracje...); b) warunki pogodowe i geograficzne; c) prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie.	
5.	Oraz wszelkie inne czynniki istotne na potrzeby dochodzenia w powyższych pkt 1, 2, 3, 4:	

d) *Mechanizmy przekazywania informacji zwrotnych i mechanizmy kontroli, w tym zarządzanie ryzykiem i bezpieczeństwem oraz procesy monitorowania*

1.	Warunki odpowiednich ram regulacyjnych:	
2.	Procesy, metody, treść oraz wyniki oceny ryzyka i działań w zakresie monitorowania prowadzonych przez którąkolwiek z zaangażowanych stron: przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, warsztaty utrzymaniowe, inni dostawcy usług utrzymania, producenci i inne podmioty oraz raporty z niezależnej oceny, o których mowa w art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 402/2013 <sup>(1)</sup> :	
3.	System zarządzania bezpieczeństwem zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, z uwzględnieniem podstawowych elementów określonych w art. 9 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 oraz wszelkich aktów wykonawczych UE:	
4.	System zarządzania podmiotu/podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i warsztaty utrzymaniowe, z uwzględnieniem funkcji określonych w art. 14 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/798 i w załączniku III do tej dyrektywy oraz wszelkich późniejszych aktów wykonawczych:	
5.	Wyniki nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 17 dyrektywy (UE) 2016/798:	
6.	Zezwolenia, certyfikaty i sprawozdania z oceny wydane przez Agencję, krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub inne organy ds. oceny zgodności: — autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa/certyfikaty bezpieczeństwa dla zaangażowanych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych, — zezwolenia na dopuszczenie stałych urządzeń do eksploatacji i zezwolenia na wprowadzenie pojazdów do obrotu, — podmiot odpowiedzialny za utrzymanie i warsztaty utrzymaniowe (w tym certyfikacja).	
7.	Inne czynniki systemowe:	

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121 z 3.5.2013, s. 8).

e) *Wcześniejsze zdarzenia o podobnym charakterze, w przypadku dostępności danych*

## 5. Wnioski

Wnioski zawierają:

a) *Streszczenie analizy i wniosków odnośnie do przyczyn zdarzenia*



We wnioskach podsumowuje się zidentyfikowane czynniki przyczynowe i przyczyniające się związane ze zdarzeniem, w tym zarówno czynniki bezpośrednie, jak i głębsze czynniki systemowe, jak również brakujące lub nieodpowiednie środki bezpieczeństwa, w odniesieniu do których zalecane są środki wyrównawcze. Ponadto należy odnieść się do zdolności zaangażowanych organizacji do podjęcia takiej kwestii za pośrednictwem ich systemów zarządzania bezpieczeństwem w celu zapobieżenia przyszłym wypadkom i incydentom.

b) *Środki podjęte od momentu zdarzenia*

c) *Uwagi dodatkowe:*

Kwestie dotyczące bezpieczeństwa stwierdzone podczas dochodzenia, ale bez znaczenia dla wniosków dotyczących przyczyn i skutków zdarzenia.

## 6. **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

W stosownych przypadkach w tej części sprawozdania należy określić zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na potrzeby jedyne go celu, jakim jest zapobieganie podobnym zdarzeniom w przyszłości.

Należy podać wyjaśnienia dotyczące braku zaleceń.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa opierają się na ustalonych faktach i dodatkowych obserwacjach, a także na ich analizie prowadzącej do wniosków dotyczących przyczyn i skutków zdarzenia istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa mogą być również wydawane w odniesieniu do dodatkowych spostrzeżeń w kontekście innym niż kontekst przyczynowy lub przyczyniający się do wystąpienia danego zdarzenia.

---